GRAN PREMIO DEL CANADA Una gara che arriva a metà stagione quando a Maranello hanno disegnato il futuro

Ferrari a Montreal per sferrare l'offensiva

Dopo un avvio cauto il team di Todt è pronto per riprendersi il ruolo che gli compete

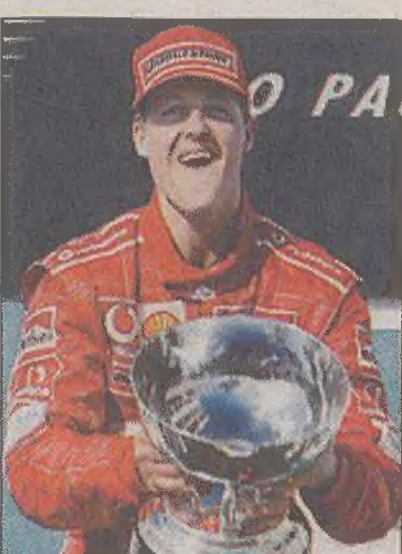
MONTREAL Gran Premio del Canada, la Formula Uno torna a Montreal per una tappa del mondiale che potrebbe dare indicazioni importanti.

Del resto si tratta dell'ottavo Gp sui sedici previsti quest'anno, si potrebbe quasi azzardare qualche primo bilancio della stagione, anche se novità importanti di cui parlare alla vigilia della trasferta canadese non sono certo mancate.

L'ovvio riferimento è alla riconferma in blocco del gruppo di uomini che nel corso degli ultimi anni ha fatto divenire sinonimo di invincibilità il nome Ferrari.

Una scelta che vuole dire continuità e stabilità, oltre che fiducia nel progetto. Ma una scelta che proprio per questo finisce con l'essere una risposta al di fuori delle corsie dei box, ai tanti avversari che Maranello ha intorno a sè.

Così tecnici e manager che altre scuderie inseguivano sempre più da vicino, al momento resteranno in rosso; lo stesso, grande, Michael Schumacher, cancella le voci delle tentazioni di pensionamento anticipato.

La Ferrari, col suo pilota migliore di sempre, vuole vincere ancora. Se le altre scuderie vogliono insidiarla, come del resto stanno provando a fare quest'anno più che nella passata stagione mondiale, lo facciano con le poprie forze, che pure non sono poche. Che poi l'ondata di conferme sia arrivata all'indomani di un Gp di Monaco non propriamente felice per i colori di Maranello, è probabilmente una coincidenza.

Mika Raikkonen

Michael Schumacher

A Monaco in molti pronosticavano il sorpasso di Schumi a Raikkonen, dimenticando forse che proprio quello monegasco era stato l'unico circuito oltre a quello di Sepang, dove le Rosse non si erano imposte nella passata stagione. Invece il finlandese della McLaren ha allungato e le «frecce d'argento» si sono riprese, anche se di pochi punti, la leadership nella classifica costruttori.

La conferma dopo questa gara del gruppo di uomini cardine delle vittorie di Maranello suona quindi, forse al di là delle effettive intenzioni del presidente Montezemolo, come un ulteriore attestato di fiducia in questi uomini e una risposta ai principali concorrenti.

Rivali che comunque ci sono, e soprattutto sono più presenti e pericolosi di un anno fa. La Ferrari vanta ancora una volta la miglior vettura del gruppo, ma, vuoi qualche situazione tattica non sempre azzeccata, vuoi i nuovi regolamenti in tema di punteggi, deve ancora inseguire.

E qui entriamo nei bilanci di metà stagione con Mosley che, almeno per i punti mondiali da assegnare a ogni corsa, sembra aver visto giusto: la classifica è ancora incerta, di sicuro il mondiale non si assegnerà a metà stagione. Certo, Raikkonen ha vinto una sola volta e Michael tre il che può far torcere il naso, ma i regolamenti in questo caso valgono per tutti.

Cosa invece che non si può dire per quanto riguarda un'altra innovazione stagionale, quella del cosiddetto «parco chiuso». Un divieto di intervento sulle vetture terminata la sessione di prove che recentemente è stato, più o meno pretestuosamente, scavalcato, in particolare dalla McLaren Mercedes. Situazione che ha già sollevato qualche malumore, anche importante.

Difficile che la norma cambi a metà percorso, ma certo, dovessero ripetersi situazioni come quelle degli ultimi Gran premi, sarebbe una soluzione oggetto di critiche anche feroci. Un motivo in più per seguire questo Gp canadese.

Michael Schumacher alza il braccio dopo una vittoria.

Gli uomini d'oro che fanno la fortuna del Cavallino

MONTREAL C'è chi li ha già ribattezzati i cinque uomini d'oro. E la Ferrari, nel segno della continuità e della stabilità, ha deciso di blindarli fino al 2006, proprio come sua maestà Michael Schumacher. Quindi conferma in blocco per il gruppo di manager e tecnici che stanno alla base dei successi ottenuti nell'ultimo quadriennio dalla casa del Cavallino Rampante: tre mondiali piloti consecutivi (2000, 2001 e 2002) e quattro costruttori (dal 1999 al 2002). Ecco l'«identikit» dei cinque uomini d'oro confermati dal presidente Luca di Montezemolo.

Jean Todt Francese, 57 anni, dall'1.o luglio 1993 è il responsabile della gestione sportiva del team di Maranello. Ex direttore sportivo nel mondo dei rally con la Peugeot Sport, i primi insuccessi lo vedono sul banco degli imputati. Superato un inizio difficile, Todt ha saputo riunire alla Ferrari gli uomini giusti per tornare a trionfare sia nel mondiale piloti col suo «pupillo» Schumacher (che ha fortemente voluto a Maranello nel 1995), sia in quello Costruttori per la gioia del presidente Montezemolo.

Ross Brawn Inglese, 49 anni, sposato con due figlie, ricopre il ruolo di direttore tecnico della Scuderia del Cavallino. In altre parole è lo «stratega» di fiducia di Schumacher con cui ha vinto due titoli iridati alla Benetton. È arrivato in Ferrari nel dicembre 1996.

Paolo Martinelli Modenese, 51 anni, è laureato in ingegneria meccanica a Bologna. Tra i «magnifici cinque» è il veterano: infatti la sua avventura alla Ferrari è iniziata nel 1978 occupandosi dei motori di serie. Dal 1995 è responsabile del reparto motori di Formula 1 dove lavorano oltre cento tecnici.

Rory Byrne Sudafricano, 59 anni, è laureato in chimica industriale. Sposato con una thailandese, Or, ha un figlio, Sean. Dal 1969 si occupa di auto da corsa. Anche lui ex Benetton come Schumacher e Brown, lavora alla Ferrari dal febbraio 1997; è il responsabile del progetto della monoposto.

Gilles Simon Francese nato in Marocco, domani compirà 45 anni. Sposato con tre figli, è uno degli uomini di fiducia del connazionale Todt. Simon lavora a Maranello dall'1.o gennaio 1994. È il progettista dei motori.

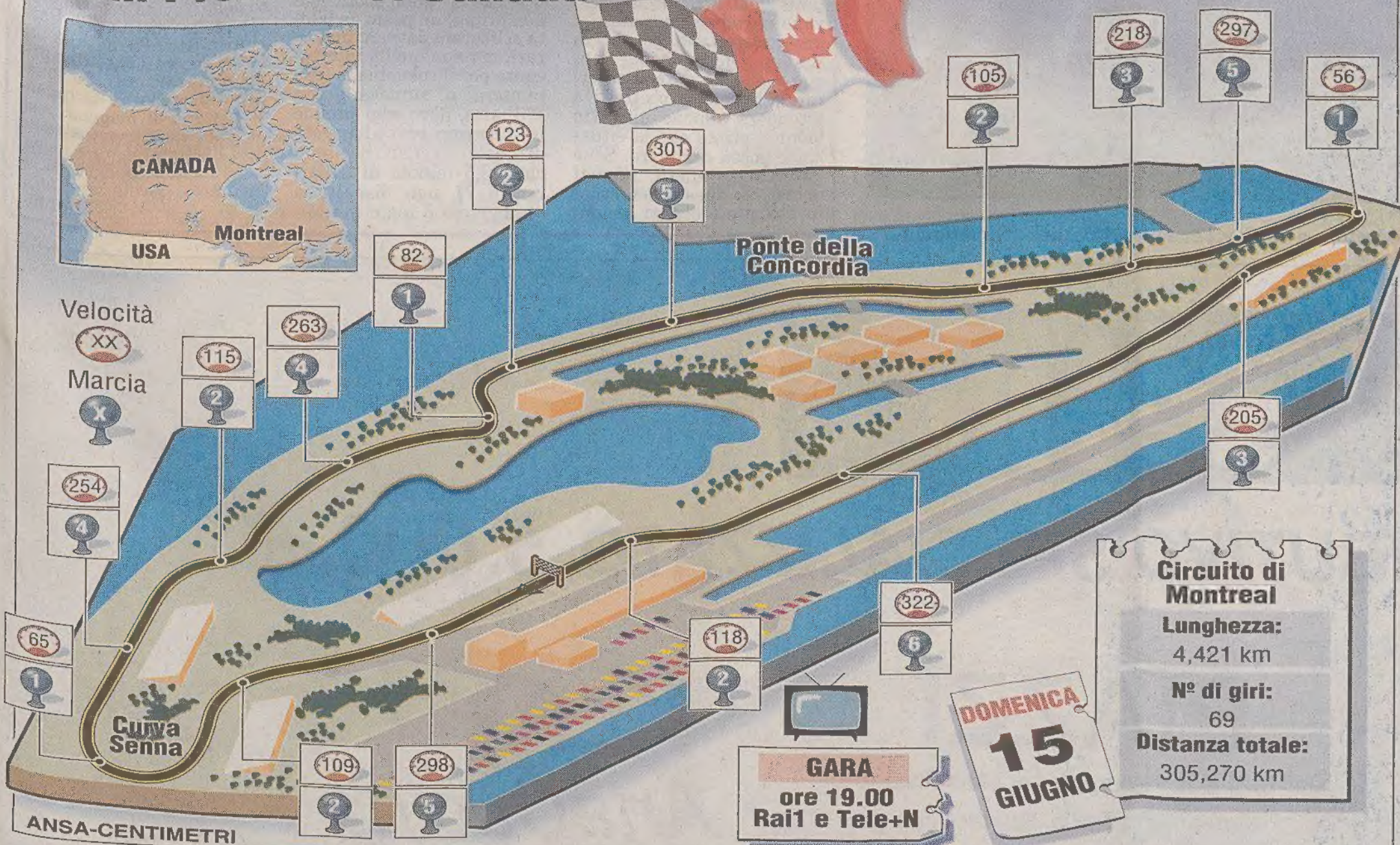
Gran Premio del Canada

CANADA
USA
Montreal
Velocità
Marcia
Ponte della Concordia
Curva Senna
123 2 — 301 5 — 105 2 — 218 3 — 297 5 — 56 1 — 82 1 — 263 4 — 115 2 — 254 4 — 205 3 — 322 5 — 118 2 — 65 1 — 109 2 — 298 5

Circuito di Montreal
Lunghezza: 4,421 km
Nº di giri: 69
Distanza totale: 305,270 km

GARA ore 19.00 Rai1 e Tele+N

DOMENICA 15 GIUGNO

ANSA-CENTIMETRI

Primi movimenti per il 2004

È già aperto il mercato-piloti: tagli in vista per la Bar in crisi Massa tornerà alla Sauber

MONTREAL Michael Schumacher sì, Rubens Barrichello forse. Il futuro del brasiliano a Maranello resta incerto e sempre più legato alla conquista del mondiale da parte del più titolato compagno di squadra.

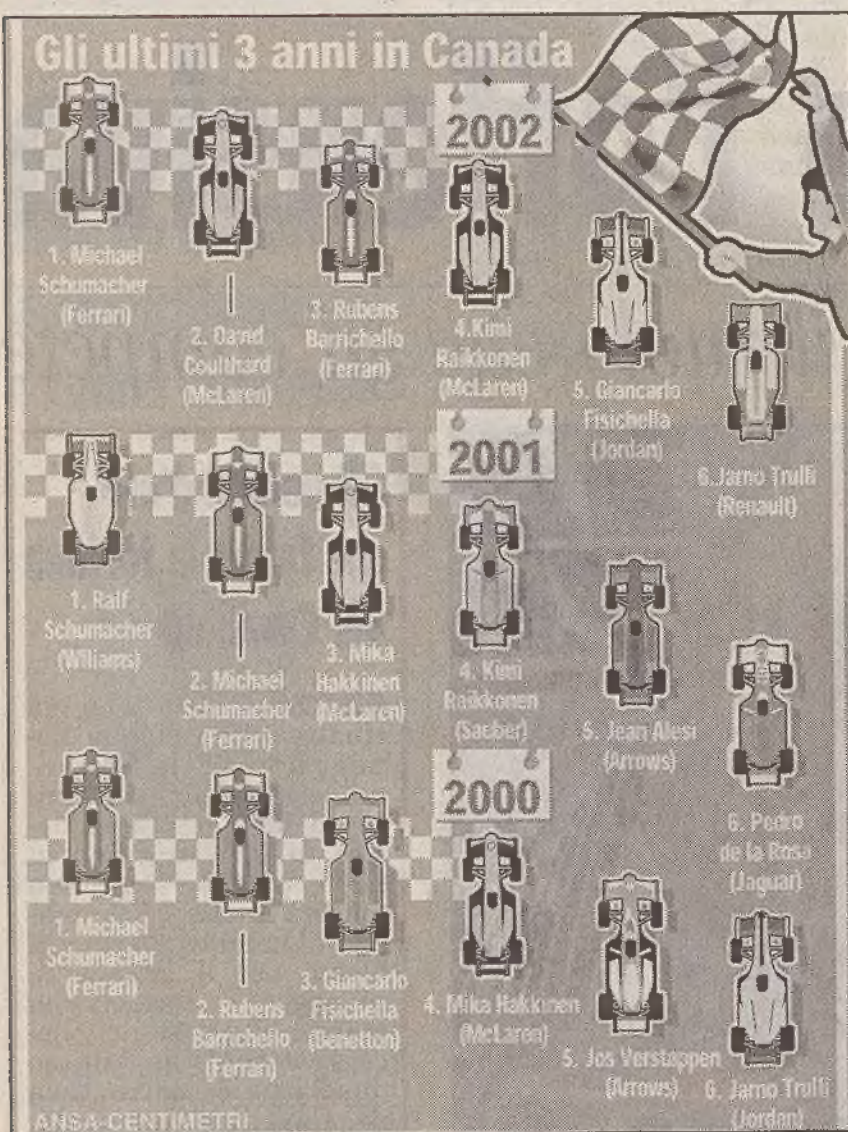
Se dopo aver largamente dominato le ultime stagioni la Rossa non dovesse centrare il titolo il sacrificato sarà proprio lui, l'incostante Rubinho. Scartata l'ipotesi Montoya, spunta il nome del collaudatore Felipe Massa, in piena maturazione nel suo anno di purgatorio dalle corse, seguente a una stagione d'esordio in F1 con la Sauber tutt'altro che esaltante. Più facilmente però il giovane brasiliano troverà collocazione nel 2004 proprio nel team elvetico motorizzato Ferrari, tanto che Peter Sauber, scontento degli attuali piloti titolari, non si farebbe scrupoli a lanciare il connazionale Neel Jani, cercando di ripetere l'azzardo vincente riuscitogli due anni orsono con Raikkonen.

Williams e McLaren confermeranno con ogni probabilità i propri schieramenti ma le gerarchie definitesi con i risultati di questa stagione sono destinate a lasciare il segno sulla prossima: mentre Coulthard dovrà rassegnarsi a mansioni da seconda guida Montoya non guadagnerà più la metà di Ralf Schumacher. Toyota e Renault hanno annunciato l'intenzione di reinvestire gli introiti nel progetto della nuova vetture prima ancora di pensare a quali piloti circoleranno sul mercato. Taglio netto alle spese invece alla Bar: a Villeneuve sarà formalizzata una netta riduzione dell'ingaggio e la Honda che le fornisce i motori è pronta a riproporre Sato al posto di Button.

g. p. g.

GRAN PREMIO DEL CANADA Salta di nuovo l'esordio della nuova monoposto delle «Frecce d'argento»

McLaren, l'ultima nata ancora in incubatrice

La macchina deve superare il crash test, probabilmente debutterà in Inghilterra

MONTREAL «Certo non esordirà a Barcellona, difficilmente a Monaco, ma probabilmente in Canada la vedremo». Era questa una delle (tante) previsioni di inizio stagione in merito all'arrivo sulle piste della Mp4/18, la nuova McLaren definita rivoluzionaria dagli stessi tecnici di Woking. In realtà a Montreal la «diciotto» non ci sarà e pare improbabile vederla in pista anche tra due settimane al Nurburgring.

La nuova nata della scuderia d'argento si fa attendere, dunque, anche più del previsto e, forse, più di quanto preventivato dal gruppo diretto da Adrian Newey. Che non ha problemi a ammettere: «Forse abbiamo sottovalutato la mole di lavoro che in realtà ci siamo sobbarcati portando avanti, oltre al nuovo progetto, anche lo sviluppo della Mp4/17d, la monoposto con cui stiamo affrontando il mondiale. Questo ha comportato un notevole spiegamento di forze, concentrate però in diverse direzioni».

Morale, potrebbe passare ancora parecchio tempo prima che l'ultimo modello d'argento corra un Gp, tanto che lo stesso Coulthard ha dichiarato come non sia da escludere la data del Gp di Gran Bretagna.

Tra le cause del posticipo, una è sorprendente; nonostante la Mp4/18 scorazzi da qualche settimana per le piste d'Europa non ha ancora effettuato i crash test regolamentari per verificare che la vettura risponda alle norme di sicurezza imposte dalla Fia (una prova simile, suo malgrado, l'ha effettuata Raikkonen la settimana scorsa a Barcellona, dove ha sbattuto ad oltre 200 km/h, senza conseguenze per sè, ma con gravi danni alla vettura).

I dubbi, però, finiscono qui. Non sono pochi, ma vengono ampiamente bilanciati dalle voci che descrivono una «diciotto» già velocissima, sebbene gli ultimi test, segreti, lascino ampio spazio alle congetture. Resta un'osservazione da fare.

Domani il campionato del mondo arriva a metà del suo percorso, gara numero 8 su 16; se davvero la nuova freccia d'argento tarderà fino all'Inghilterra, allora sarà nelle mani di Raikkonen solamente per gli ultimi 6 Gp, con gran parte dello sviluppo ancora da affrontare; solo una «bomba» può giustificare il pensionamento della Mp4/17d in simili tempi.

Marco M. Nagliati

La corsa di Montreal fino a poche settimane fa sembrava in forse in seguito all'epidemia della Sars

Circus come un bulldozer, non si ferma mai

MONTREAL L'allarme Sars sembra rientrato, almeno a Montreal dove sino a qualche settimana fa il Gp del Canada veniva seriamente considerato a rischio d'annullamento. Per i correnti tempi moderni la minaccia derivante da una malattia contagiosa rappresenta un caso più unico che raro, ma in passato sono molteplici e dalle motivazioni più svariate le ragioni che hanno messo in discussione un Gp.

Poiché in termini di popolarità la F1 è oggi in Europa uno degli eventi sportivi più seguiti, seconda soltanto ai mondiali di calcio che però hanno cadenza quadriennale, appare scontato che questa garantisca continuativamente la massima risonanza, sfruttata negli ultimi anni per sensibilizzare il mondo verso gravi fatti extrasportivi.

Dopo innumerevoli ripensamenti andò regolarmente in scena a Indianapolis il Gp degli Stati Uniti di fine settembre 2001, a nemmeno tre settimane dalla caduta delle Twin Towers, nonostante un clima di pesante tensione: tribune semideserte e nessun festeggiamento sul podio come pure nella gara precedente a Monza quando la Ferrari si schierò con il musetto dipinto di nero.

Diversa fu soltanto tre mesi fa la presa di posizione del Circus nei confronti della guerra in Iraq. Blande contestazioni alla vigilia del Gp di Malesia non ne impedirono lo svolgimento mentre il conflitto che infuriava venne tutto sommato ignorato. In passato era principalmente la sicurezza a dividere piloti e organizzatori dei Gran Premi. Il caso più recente è datato 1994, in Spagna, con i piloti scossi dalla tragedia di Senna, Ratzenberger e Wendlinger, pronti a boicottare il Gp se non fosse stata creata una chicane artificiale prima della velocissima curva Nissan. Lo sciopero fortunatamente rientrò ma il venerdì si presentarono in pista soltanto nove vetture. Non rientrò invece il boicottaggio dei team inglesi a Imola, nell'82, nella gara resa celebre dal duello Pironi-Villeneuve.

Si schierarono soltanto quattordici monoposto; le altre rimasero a casa, solidali a Brabham e Williams, nel forte attrito tra Fia e Foca. A volte è la forte pioggia a mettere in dubbio lo svolgimento delle gare, causando forti ritardi, mentre è rimasto impresso nei ricordi di molti appassionati l'episodio di Spa-Francorchamps '85. Durante le prime prove l'asfalto si sbriciolava al passaggio di vetture turbo da 1200 cavalli e il Gran Premio dovette essere recuperato quattro mesi più tardi.

Gian Paolo Grossi

Ecclestone e Mosley, i due burattini della Formula Uno.

Conferme in blocco per le «rosse» anche nell'area tecnica

Il colombiano Montoya rinvia il sogno di «casa» a Maranello

Per Pablo Montoya la Ferrari resta un sogno almeno fino al 2006.

MONTREAL Michael Schumacher, Ross Brawn, Rory Byrne, Paolo Martinelli e Gilles Simon. Ecco lo zoccolo duro della gestione ferrarista che nei giorni scorsi ha prolungato il contratto di permanenza a Maranello fino al 2006. Significa continuità e, quindi, stabilità, ma in realtà rappresenta un autentico terremoto per le altre realtà del Circus, già da tempo in attesa di sapere cosa avrebbe fatto la Ferrari (soprattutto Schumi) dopo il 2004.

Erano tante le voci che volevano il dream team di Maranello sull'orlo della sfaldatura dopo il 2004 e altrettante quelle che pronosticavano partenze importanti e arrivi altrettanto pesanti in Emilia. Dietro front, dunque, porte blindate alla Ferrari e avversari costretti a attendere almeno un altro biennio prima che la situazione possa cambiare. Sono parecchi, in effetti, rimasti delusi da questa conferma in blocco e costretti a cambiare le proprie strategie di mercato, sia che puntassero a intingere dallo staff emiliano, sia che mirassero a entrarvi.

Il nome più clamoroso accostato alla Ferrari era quello di Juan Pablo Montoya, il colombiano che proprio quindici giorni orsono ha ricordato al mondo il suo talento vincendo a Montecarlo. Juancho veniva da un periodo tutt'altro che felice (lo stesso attraversato dalla sua Williams, del resto), ma pareva comunque in cima alla lista dei possibili sostituti di Schumi a partire dal 2005.

Forse a quell'epoca (se non prima) un posto da pilota si libererà davvero in Ferrari, ma non quello interessante per il colombiano (che punterà a rinnovare con Williams, dove oggi prende un ingaggio pari alla metà di quello di Ralf Schumacher, 3,5 milioni di dollari contro 7), non disposto a condividere il team con Michael. Per il volante oggi proprietà di Barrichello (l'unico cui non sia stato ancora prolungato l'accordo) circolano tanti nomi, sempre che davvero il brasiliano sia congedato.

Da Massa a Trulli e Fisichella sono tante le ipotesi in piedi, ma questi sono discorsi intavolati già da tempo e indipendenti dai rinnovi più recenti. Conferme, queste ultime, che hanno creato qualche disagio anche sul piano del mercato; a dire il vero nessun nome di spicco era stato pronosticato come nuovo arrivo in Ferrari, però, al contrario, pareva concreto l'interessamento della Toyota verso la coppia delle meraviglie Ross Brawn-Rory Byrne, alla base dei successi Benetton prima e Ferrari oggi. La squadra nippotedesca ha urgente bisogno di maggior peso in fabbrica ed esperienza ad alto livello in pista e dispone di un buon budget per rimediare a queste carenze.

m.n.m.

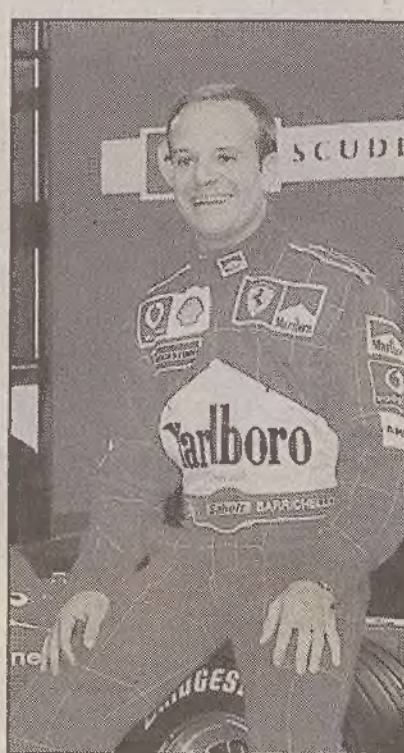
GRAN PREMIO DEL CANADA I quadri della scuderia di Maranello resteranno invariati fino al 2006. Un segnale di stabilità

Ferrari, squadra che vince non si tocca

Schumacher, già da sette anni con il Cavallino, diventerà il pilota «rosso» più fedele

MONTREAL Squadra che vince non si cambia. Fedele a questo motto il presidente Montezemolo ha allungato il contratto di Schumacher, di Todt e dei tecnici fino al 2006. Quindi i tifosi possono stare tranquilli: il pentacampione del mondo continuerà a correre sulle rosse fino a 37 anni.

Il «cannibale» della Formula Uno potrà così continuare ad abbattere record e a migliorare i tantissimi che già detiene. Grazie al prolungamento del contratto fino al 2006 (stipendio di 38 milioni di euro all'anno) Schumacher, oltre che il più vincente, diventerà anche il pilota con la più lunga permanenza alla corte di Maranello, ben dieci anni.

Nei sette già trascorsi ha conquistato tre titoli mondiali piloti, contribuendo in maniera determinante ai quattro riservati ai costruttori. Al suo attivo 116 gran premi al volante di una Ferrari (alle sue spalle nella classifica dei fedelissimi ci sono Berger con 96, Alboreto con 80 e Alesi con 79), culminati in 48 vittorie. Il suo bilancio personale complessivo annovera cinque titoli mondiali come il mitico Fangio e 67 successi ottenuti tra Benetton e Ferrari: numeri indiscutibili che hanno indotto Montezemolo a puntare sulla «stabilità - queste le sue parole testuali - per continuare a vincere a lungo».

Michael Schumacher

Rubens Barrichello

Una conferma che spazza definitivamente le illazioni che volevano il tedesco meditare sul ritiro. E proprio queste illazioni avrebbero spinto il presidente ferrarista ad accelerare i tempi del prolungamento contrattuale.

Se Schumacher guarda a un futuro sempre tinto di «rosso», stato d'animo diametralmente diverso per il suo compagno di squadra Rubens Barrichello, escluso dal valzer delle conferme. Il contratto del brasiliano scade nel 2004 dopodichè la Ferrari sembra decisa a scommettere sul suo più giovane connazionale Felipe Massa. Dopo l'avventura alla Sauber, ora Massa si cimenta nei panni di collaudatore a Maranello al fianco di Badoer. Fra due anni, salvo colpi di scena, toccherà quindi al talentuoso ventiduenne affiancare il «cannibale» con l'arduo compito di diventarne l'erede.

Stefano Aravecchia

La squadra di tecnici e meccanici delle «rosse» esulta dopo un Gran premio in Brasile.

GP del Canada: così l'anno scorso

POLE POSITION

Juan Pablo Montoya (Williams) in 1'12"836

ALL'ARRIVO		Tempo
1. Michael Schumacher	Ferrari	1h 33'36"111
2. David Coulthard	McLaren	1h 33'37"243
3. Rubens Barrichello	Ferrari	1h 33'43"193
4. Kimi Raikkonen	McLaren	1h 34'13"674
5. Giancarlo Fisichella	Jordan	1h 34'18"923
6. Jarno Trulli	Renault	1h 34'25"058

LEADERS DELLA CORSA		Giri al comando	N di giri al comando
Rubens Barrichello	Ferrari	1/25	25
Michael Schumacher	Ferrari	26/37- 51/70	32
Juan Pablo Montoya	Williams	38/50	13

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA		Tempo
Juan Pablo Montoya	Williams	1'15"960

ANSA-CENTIMETRI

Le prove libere si sono svolte su una pista trasformatasi in un lago di pioggia battente. Le Bridgestone scivolavano meno delle Michelin

Rubinho, un mago nella pioggia. Solo Schumi tiene il passo

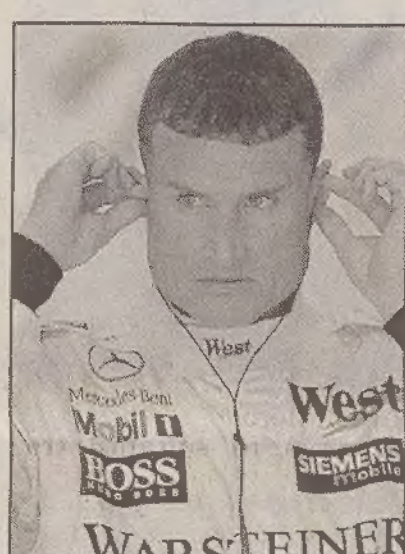
MONTREAL Più che una gara di velocità, una gara d'equilibrio: questo è stata la prima sessione di qualifiche del gran premio del Canada. Su una pista che è un lago di pioggia battente, i piloti si sono misurati non tanto nella capacità di andare ai 300 km/h sull'acqua, quanto in quella di riuscire a stare in pista.

In questa specialissima sfida ha vinto Rubens Barrichello: il brasiliano è stato il più bravo, infatti, a condurre la sua F2003-Ga tra le nuvole d'acqua dell'Ile di Notre Dame. Uscito in pista per quarto dopo che, prima di lui, già avevano sbagliato sia Raikkonen, sia Schumacher, sia Alonso, il ferrarista è riuscito a fare quello che a nessuno di loro era riuscito: non scivolare. E Rubens scivolato non ha: 1'30"925 il suo tempo finale, di ben 1.044 millesimi migliore del compagno di squadra, che con l'altra Ferrari ha segnato il 2.o tempo in 1'31»969.

Nelle libere Barrichello davanti a Schumi di 44 millesimi.

«È solo questione di feeling - ha detto -. A me l'acqua piace». Schumacher è stato quello che, sull'acqua di Montreal, ha fatto segnare la velocità di punta più alta, ben 308,7 km/h ma alla curva più stretta del circuito, denominata l'Epingle (il Tornante), è scivolato via, lasciando in quel «gancio» d'asfalto almeno 3". Gli sono costati il miglior tempo, ma nonostante l'errore Schumacher è stato comunque il più veloce di tutti. Tranne che di Barrichello, mago d'equilibrio.

Meno veloce del compagno di squadra (308 km/h la sua velocità di punta), il brasiliano ha avuto il merito di non sbagliare mai. Un giro pulito sull'acqua piena. «Quando piove io dico: "oggi vado bene". Era già successo a Hockenheim. A me piace scivolare, si guida d'istinto». Rubens, questa è forse una rivincita per te? «No, nessuna rivincita. Io vivo giorno per giorno. La mia mentalità è stare tranquillo e sereno e fare, sempre, quello che mi piace: guidare». È in virtù di questa serenità, evidentemente, che su quella pista-saponetta Rubens è stato l'unico a non commettere errori.

Errori su errori hanno invece commesso tutti gli altri. Ha sbagliato Kimi Raikkonen (6.o), uscito per primo in pista e quasi costretto a fermarsi al famigerato Epingle per non andare a toccare le barriere con la sua McLaren; ha sbagliato dopo di lui Fernando Alonso (5.o tempo), a sua volta costretto a equilibrismi pazzeschi per mantenere in pista la Renault, così come Coulthard (8.o alla fine). E come loro hanno sbagliato i piloti Bmw-Williams Montoya (10.o tempo a oltre 6" da Barrichello) e Ralf Schumacher (15.o a 7"), e Webber con la Jaguar (9.o), e Jacques Villeneuve con la Bar (in testa coda nel rettilineo finale, ultimo). Male i piloti italiani: Fisichella e Trulli sono, rispettivamente terz'ultimo e penultimo. In tanta imprevedibilità, ecco spuntare le Sauber di Heidfeld (3.o) e Frentzen (7.o) e la Jordan di Justin Wilson (4.o). Ma più che pre-qualifiche quelle canadesi sono state un terno al lotto.

David Coulthard

La differenza, dicono i tecnici, l'hanno fatta le gomme: le Bridgestone, molto scolpite, scivolavano meno sulla pista-fiume rispetto alle Michelin. Era dal Brasile che non si ripetevano condizioni meteorologiche tanto negative, e per la prima volta i team hanno potuto usare gomme da bagnato estremo.